



Secretaría Confederal de
Salud Laboral y Medio Ambiente



ECONOTICIAS

ECONOTICIAS

BIOCOMBUSTIBLES

CO2

FRACKING

MEDIO AMBIENTE Y SALUD

RESIDUOS - RECICLADOS

SOSTENIBILIDAD

Del **1-jun-13** al **9-jun-13**



Secretaría Confederal de
Salud Laboral y Medio Ambiente



ECONOTICIAS

Sección:

CO₂

Noticia publicada: 04/06/2013

Sección: CO2

Los autobuses ecológicos evitan la emisión de 200.000 toneladas de CO2 a la atmósfera

La cifra equivale a 250 millones de desplazamientos en vehículos privados

La flota de autobuses ecológicos de la Empresa Municipal de Transporte (EMT) de Valencia, mediante el uso del biodiesel y el Gas Natural Comprimido (GNC), ha ahorrado la emisión a la atmósfera más de 200.000 toneladas de CO2, lo que equivale a alrededor de 250 millones de desplazamientos en vehículos privados, según ha informado la empresa en un comunicado.

En este sentido, ha destacado que un autobús lleno "supone 58 vehículos particulares menos en la calle". Por tanto, cambiar el transporte privado por el público "es una acción imprescindible "para mejorar la calidad de vida de los valencianos porque "se evitan atascos, se mejora la calidad del aire, se gana espacio en las calles para la ciudadanía", ha afirmado.

Por otro lado, ha indicado que con motivo del Día Mundial del Medio Ambiente, que se celebra este miércoles, EMT Valencia colabora, por tercer año consecutivo, con el Concurso de Dibujo que el Hospital La Fe promueve entre los más pequeños allí ingresados.

De esta manera, los dibujos diseñados por los niños del centro hospitalario, realizados con motivos que sensibilicen sobre la necesidad de cuidar el medio ambiente, quedarán expuestos en el interior de un autobús de EMT propulsado a Gas Natural (GNC) que la entidad ubicará junto a la entrada principal del edificio médico de 8.00 a 14.00 horas.

Como en ediciones anteriores, los dibujos que resulten ganadores serán fijados en el interior de las tres líneas diurnas con destino directo al Hospital La Fe ubicada en el Bulevar Sur, como son la 8, 18 y 64, para el disfrute y admiración de los pasajeros a lo largo de todo el mes de junio.

Todo ello se completará con un punto informativo que EMT Valencia situará también junto a la entrada principal, donde personal técnico de la entidad dará a conocer en primera persona, a la vez que ayudará a resolver dudas, sobre las diversas opciones que ofrece EMT para desplazarse hasta este centro sanitario.

Por otra parte, y también con motivo del Día del Medio Ambiente, EMT estará presente en los puestos informativos que la Asociación de Comerciantes del Centro Histórico instalará con la finalidad de contribuir a promover una movilidad y un comercio sostenible.

En una de las carpas instaladas, la Asociación realizará una 'ruleta de la suerte' en la que entre otros muchos regalos, los clientes de los comercios del centro participan en el sorteo de hasta 50 Bonobús Plus de EMT.

Además, a todo aquel que se acerca por los puestos informativos se les obsequia con una gorra de EMT y se les informa, mediante el reparto de planos, de cómo desplazarse con ValenBisi y también con los autobuses de EMT Valencia, ha explicado.

Fuente: LAS PROVINCIAS (VALENCIA) 04/06/2013

Noticia publicada: 04/06/2013

Sección: CO2

Las emisiones de CO2 en España crecen como consecuencia de una mayor generación eléctrica de carbón

Aunque la información principal se refiere a los datos de las empresas e industrias españolas, en el trabajo se añade un capítulo de datos de emisiones de CO2 de las diferentes

La Fundación Empresa y Clima (www.empresaclima.org) publica la cuarta edición de su ANÁLISIS DE DATOS DE EMISIONES DE CO2 EN ESPAÑA, ENTIDADES SUJETAS A LA DIRECTIVA EUROPEA 2003/87/CE en el periodo 2011 y contexto global, en base a los compromisos adquiridos por los países en el marco del Protocolo de Kioto entre los años 2008 y 2012. Esta cuarta edición es la continuación de los trabajos de los años precedentes donde se utilizan y correlacionan los datos publicados oficialmente por las distintas organizaciones públicas y privadas, tanto en el ámbito nacional como internacional y un año más ha estado elaborada por Arturo de la Heras, economista y consultor medioambiental

Aunque la información principal se refiere a los datos de las empresas e industrias españolas, en el trabajo se añade un capítulo de datos de emisiones de CO2 de las diferentes zonas económicas del planeta, así como un capítulo especial de las emisiones europeas. Como novedad a los estudios anteriores, los capítulos internacionales y el de contexto español han sido traducidos también al inglés para facilitar la expansión internacional del trabajo.

Principales conclusiones.

Como conclusión, podemos determinar que las emisiones en el mundo siguen aumentando año tras año y solo los países o áreas geográficas más comprometidos con el Protocolo de Kioto están reduciendo sus emisiones.

En España, las emisiones controladas por la directiva, en el año 2011, ha aumentado de forma significativa como consecuencia de una mayor generación eléctrica de

carbón (más emisora de CO₂) en detrimento de la generación eléctrica de ciclo combinado (más ahorradora de emisiones).

En el resto de industrias sujetas a la directiva, se mantiene la estabilidad a la espera de un nuevo repunte en el ciclo económico que, con toda probabilidad, presionará las emisiones a la alza

Catalunya, las emisiones sujetas a Directiva descienden por cuarto año consecutivo y un 80% de sus 167 instalaciones emitieron por debajo de sus derechos asignados

Catalunya con 167 instalaciones que verificaron datos en el 2011 es la CCAA española con mayor un número de ellas representando el 17,82%. Las industrias más significativas en número de instalaciones son la combustión, la industria de las tejas y ladrillos, y la industria de la pasta y papel con 77, 30 y 29 instalaciones respectivamente representando en su conjunto el 81% de todas las instalaciones de la comunidad. En el año 2011, el 80% de las instalaciones emitieron por debajo de sus derechos asignados. Por el contrario, el 20% estante sobrepasado sus derechos de emisión.

En el año 2011, Cataluña represento el 12% de las emisiones españolas sujetas a directiva con 15.665.414 t/CO₂, situándose en tercer lugar, por detrás de Andalucía y Asturias. Las emisiones sujetas a la directiva representan en Cataluña el 32% del total de emisiones de la Comunidad.

Dichas emisiones han representado un ahorro sobre las asignaciones del 22,74% con 4.609.555 t/CO₂ de derechos sobrantes y un valor en el mercado de 59.417.163,95 €.

Los procesos de combustión industrial son los responsables del 26% de las emisiones seguido por la generación eléctrica de ciclo combinado con 25%.

Si observamos las emisiones efectuadas en relación con las emisiones verificadas en el año anterior 2010, se ha producido un disminución de emisiones de 432.151 t/CO₂ representando un descenso del 2,68%.

Desde una perspectiva temporal dentro del marco del protocolo de Kioto, entre 2008 y 2011, Catalunya acumula un descenso de emisiones sujetas a la directiva del 13% manteniendo la tendencia bajista año tras año. Solo el sector energético ha truncado dicha tendencia en este último año de referencia.

Otras conclusiones Generales del Análisis:

A partir del análisis de los resultados del ANÁLISIS DE DATOS DE EMISIONES DE CO2 EN ESPAÑA, ENTIDADES SUJETAS A LA DIRECTIVA EUROPEA 2003/87/CE en el periodo 2011 y contexto global podemos concluir algunos hechos y realidades:

Mundiales: Catar, el país con mayor emisor per cápita

1. Las emisiones energéticas de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en el mundo en el año 2010 fueron de 30.276 millones de toneladas. Un incremento del 4,6% respecto de 2009 y un incremento acumulado desde 1990 del 44,4%.
2. Los países que no están en el anexo I de Naciones Unidas, en la serie 1990 a 2010, han aumentado su emisiones en un 144,7%.
3. Los países del anexo I de Naciones Unidas firmantes del protocolo de Kioto, acumulan un descenso de emisiones del 12,4% respecto del año 1990.
4. EEUU y China, en 2010, representaban conjuntamente el 41,5% de las emisiones del mundo. Si añadimos la Federación Rusa e India, llegamos al 52,1% de las emisiones del mundo.
5. En la serie temporal de 1990 a 2010, China ha aumentado sus emisiones en un 226,4%.
6. Las emisiones de GEI per cápita en el mundo para el año 2010 fueron de 4,44 toneladas/persona/año. En EEUU fueron de 17,31 tn con un tendencia a la baja y en China de 5,39 tn con una tendencia a la alza.
7. Las emisiones de GEI per cápita para la Europa de los 27 fue de 6,99 toneladas/persona/año con una tendencia a la baja.
8. El país del mundo con mayores emisiones per cápita en 2010 fue Qatar con 36,90 tn.

Europeas: En 2011 hubo un sobrante de derechos de más de 100 millones de tn. de CO2

9. En el año 2010 se ha producido un repunte del 2% en las emisiones europeas respecto de 2009. Las emisiones totales europeas (EU-27) en el año 2010 se posicionaron en un 15,53% sobre el año base de cálculo (1990).

10. En 2010, los países europeos con una incidencia de la crisis mayor (España, Grecia, Portugal, Islandia, ...), disminuyeron sus emisiones.
 11. Estonia, Lituania y Finlandia son los países europeos con mayor aumento en el 2010.
 12. En 2010, Islandia, España y Portugal son los países más alejados de los objetivos del Protocolo de Kioto con el 35%, 23% y 17% respectivamente por encima de ellos.
 13. Lituania, Rumania y Bulgaria, son los países con mayores derechos sobrantes respecto de sus objetivos con el 58%, 56% y 54% respectivamente por debajo de ellos.
 14. El mayor emisor europeo de CO₂ es Alemania con el 19,37% del global de emisiones, seguido de Reino Unido con el 12,21%. España se situó en sexto lugar con un 7,36% del total de emisiones europeas.
 15. En el año 2010, las emisiones difusas en Europa representaron el 59,40% de las emisiones y las controladas por la directiva representaron el 40,60% restante.
 16. En 2011 en Europa se detecta un ligero descenso de las emisiones de la directiva y se posicionan acerca a las registradas en 2009 con 1.898 millones de toneladas de CO₂.
 17. En 2011 en Europa hubo un sobrante de derechos de más de 100 millones de toneladas del CO₂.
- España: Un 79% de las instalaciones españolas sujetas a directiva, en el año 2011, emitieron por debajo de sus derechos asignados
18. Las emisiones totales españolas en 2010 han moderado su descenso acumulado desde 1990 para situarse en un 24,85%.
 19. Las emisiones difusas españolas en el año 2010 representaron el 66% de las totales
 20. España ha conseguido una reducción total de emisiones de CO₂ del 9,20% entre los años 2008 y 2009.
 21. El 79% de las instalaciones españolas sujetas a directiva, en el año 2011, han emitido por debajo de sus derechos asignados.

22. Cambio de tendencia en 2011 con un aumento de emisiones del 9,54% como consecuencia del aumento del 88% en las emisiones de la generación eléctrica de carbón.

23. En 2011 en España, las emisiones por generación eléctrica de ciclo combinado han descendido un 19,02%.

24. En comparación con el 2010, todas las CCAA con instalaciones de generación eléctrica de carbón han aumentado significativamente sus emisiones.

25. Destaca Castilla y León con un aumento de 190,46%.

¿Cómo se ha realizado el estudio?

El actual estudio, corresponde a los datos de balance publicados por el RENADE (Registro Nacional de Derechos de Emisión) para el año 2011

Se parte del agregado Nacional con información por industrias y sectores de actividad afectados por la directiva, para después ir bajando a nivel de CCAA y de Provincias con la misma estructura sectorial.

En el agregado nacional, también se detallan, de forma conjunta, las emisiones y las instalaciones afectadas por CCAA. Como en la edición anterior, se visualizan las tendencias y datos comparativos con los tres años precedentes (2008, 2009 y 2010)

Otro aspecto recuperado respecto al trabajo anterior, es la presentación de datos agregados por sector macro de actividad correspondientes a la energía, construcción e industria en general, ellos nos permite ver la importancia relativa de dichos sectores en cómputo de las emisiones.

¿Cuál es su objetivo?

Al igual que las publicaciones anteriores, está pensada como obra divulgativa y de consulta, de fácil comprensión, estructurada mediante un patrón de presentación de datos que se repite en todos los apartados del libro. Se añade también un texto explicativo de los datos más relevantes sin entrar en juicios de valor y opiniones valorativas. Se describen los hechos pero no se explican las circunstancias que los han provocado

¿Qué fuentes se han utilizado?

Las fuentes principales de información corresponden a: RENADE (Registro Nacional de Derechos de Emisión), MAGRAMA (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente), INE (Instituto Nacional de Estadística), Eurostat (European Statistics) y EEA (European Environment Agency).

Todos los datos utilizados en el estudio son de carácter público, accesibles a cualquier persona interesada. La confección del trabajo ha consistido en desmenuzar los datos agregados y correlacionarlos entre sí y entre las diferentes fuentes de información. Ello nos ha permitido hacer un análisis estadístico descriptivo de los datos publicados en las diferentes fuentes públicas, más allá del formato del informe suministrado.

Fuente: ECOTicias (MADRID)

Noticia publicada: 06/06/2013

Sección: CO2

DÍA MUNDIAL DEL MEDIO AMBIENTE

Aguas de Valencia ha dejado de emitir 3.000 toneladas de CO2 en 2012

La firma ya cuenta con 300.000 contadores inteligentes de los 600.000 que calcula para 2015

El Grupo Aguas de Valencia ha presentado su innovadora experiencia en la gestión sostenible del agua, con motivo del Día Mundial del Agua.

El consejero delegado del Grupo, Dionisio García Comín, ha explicado cuál es la filosofía de gestión implantada para lograr la gestión de los recursos hídricos eficiente en el futuro "Pensamos que la eficiencia está indisolublemente ligada a la sostenibilidad y la coexistencia de ambas realidades es el gran objetivo que debemos fijarnos para lograr que las futuras generaciones tengan la oportunidad de heredar un entorno saludable".

En este sentido, tanto en la producción de agua potable como en el tratamiento de aguas residuales esta empresa está desarrollando importantes innovaciones, pioneras en el sector a nivel nacional. Tal y como declaró también el director general de esta empresa, Francisco Zorrilla, "Compartir esta jornada con ayuntamientos, empresas, técnicos y demás grupos de interés demuestra la importancia de gestionar agua y energía como un 'todo'. En este sentido, el Grupo Aguas de Valencia es un ejemplo de integrar esta variable holística en su modelo de gestión"

El Grupo Aguas de Valencia ha desarrollado diversas iniciativas que lo sitúan en la vanguardia de la gestión de los recursos hídricos, tal y como se ha explicado esta mañana. Un ejemplo de ello es la telelectura de 'contadores inteligentes'. Esta empresa valenciana ha sido pionera en diseñar y activar el parque de contadores más importante de España, contando actualmente con 300.000 unidades operativas teniendo como objetivo, en 2015, contar con un parque operativo de 600.000. Este proyecto posibilita que desde sus oficinas de Valencia se realice la gestión en tiempo real de los contadores de ciudades tan alejadas como Gandia, Alzira, Calpe o Sagunto.

A nivel de tratamiento de aguas residuales el trabajo del Grupo Aguas de Valencia va encaminado hacia una depuración sostenible, englobando diferentes ámbitos de actuación. El último logro de éste ha sido la generación de biogás a partir del tratamiento de los fangos y residuos generados en las depuradoras que cuentan con tratamiento anaerobio de fangos. Fruto de ello, recientemente ha sido galardonado con el Premio Bioenergía Oro 2013, concedido por la Asociación Técnica para la Gestión de Residuos y Medio Ambiente (ATEGRUS).

El proyecto titulado "Implantación de ensayos de valorización de residuos orgánicos para la maximización de la producción de biogás en digestores anaerobios de estaciones depuradoras de aguas residuales" ha concurrido en esta edición con la continuación al trabajo presentado la anterior edición y que ya obtuvo el premio Bioenergía Plata 2012. Estos ensayos se convierten en una herramienta fundamental que permitirá optimizar la cogeneración y aumentar la producción de biogás en digestores anaerobios de fangos, utilizando residuos de la industria agroalimentaria como cosustratos.

El Grupo Aguas de Valencia pudo acceder a este premio gracias a que, ya en 2012, obtuvo el Premio Bioenergía Plata por el proyecto "Aprovechamiento energético de residuos líquidos de empresas vitivinícolas en procesos de codigestión en depuradoras", siendo éste un requisito imprescindible para optar al premio de la categoría oro.

Este relevante reconocimiento permite al Grupo Aguas de Valencia convertirse en referente de este tratamiento energético en el sector del agua. La utilización de los ensayos definidos en el proyecto para la gestión de la introducción de sustratos en un sistema con una inercia tan elevada como un digestor anaerobio, tendrá, a buen seguro, dos positivas consecuencias: por un lado el aumento de esta práctica debido a las ventajas de su utilización y el mayor conocimiento del efecto de los cosustratos sobre el proceso, y por otro, en los casos en los que sí se aplica, el aumento de los rendimientos de la producción de biogás debido a metodologías de dosificación más eficientes.

Este trabajo define protocolos de ensayos de biodegradabilidad, toxicidad e idoneidad de sustratos y mezclas aplicables en las EDAR para tener un mejor conocimiento de los procesos que tienen lugar en la codigestión anaerobia, propiciando el incremento de la producción de biogás y la minimización de los riesgos para el proceso.

Este galardón reconoce los esfuerzos del Grupo Aguas de Valencia por incrementar la eficiencia energética de la gestión de los recursos hídricos. En este sentido, durante el último ejercicio el Grupo ahorró casi 12 millones de kilovatios-hora, dejando de emitir a la atmósfera casi 3.000 toneladas de dióxido de carbono, CO₂.

La VII Edición de los Premios Bioenergía que organiza y otorga anualmente ATEGRUS es un intento de valorar y distinguir las actuaciones llevadas a cabo para implantar el uso de energías renovables provenientes de la biomasa y la utilización de biocombustibles (biodiesel, bioalcohol, biogás, etc.), así como otras instalaciones de valorización energética. De esta manera, esta asociación premia anualmente los esfuerzos de las empresas con objeto de estimular los avances tecnológicos y la implantación de instalaciones de producción y valorización de biomasa y otras energías. ATEGRUS pretende con este concurso dar a conocer las acciones que ya se están emprendiendo en nuestros municipios y nuestras empresas gracias a la difusión del certamen a través de diversos canales de comunicación: revista electrónica, página web de ATEGRUS, reseña en la Revista Residuos, notas de prensa enviadas a diversos medios comunicación, etc.

La digestión anaerobia de fangos de estaciones depuradoras de aguas residuales (EDAR) es un proceso biológico en el que la materia orgánica, en ausencia de oxígeno, se descompone en biogás, y en un digestato. El biogás generado contiene un alto porcentaje en metano (entre 50-70% de CH₄), siendo susceptible de un aprovechamiento energético mediante su combustión en calderas o su utilización para la generación de energía eléctrica en motores o turbinas.

Actualmente, el Grupo Aguas de Valencia garantiza el abastecimiento de agua potable a más de 2,5 millones de personas además de gestionar más de 360 depuradoras en diez comunidades autónomas, prestando un servicio a una población equivalente superior a 4,7 millones de personas.

Fuente: LEVANTE – MERCANTIL VALENCIANO (VALENCIA) 06/06/2013

Noticia publicada: 07/06/2013

Sección: CO2

La reducción de residuos y eficiencia energética, centro de la política medioambiental de Caprabo

Caprabo reduce sus emisiones de CO2 en 22.000 toneladas

Reducción del uso de las bolsas de plástico en los supermercados y sistemas energéticos y de transporte más eficientes, son las claves de la política medioambiental de Caprabo. Las actuaciones en defensa del medio ambiente de Caprabo desarrolladas tanto en los supermercados de la compañía, en la sede central y almacenes y red de distribución han reducido las emisiones de CO2 en más de 22.000 toneladas.

Un 70% menos de bolsas de plástico

En el año 2009 Caprabo puso en marcha varias medidas destinadas a la reducción del uso de bolsas de plástico en los supermercados en torno a tres ejes: el cobro de las bolsas, la sensibilización del cliente y la aportación de alternativas sostenibles. En el plazo de 3 años, el uso de las bolsas de plástico denominadas "camiseta" se ha reducido en más de un 70%.

Entre los diferentes ámbitos de actuación destacan el ahorro de energía conseguido por las políticas de eficiencia energética puestas en práctica por Caprabo en sus supermercados; la instalación en el almacén central de la compañía en L'Hospitalet de Llobregat, de casi dos mil tubos de iluminación más eficiente led; en materia de transporte, la puesta en marcha del vehículo eléctrico para el reparto a domicilio; la implementación, en 2009, de un nuevo sistema de reingeniería de transporte ha permitido a Caprabo reducir el número de kilómetros que recorre la flota de vehículos, de más de 400 camiones, en un millón de kilómetros al año, un 10% menos, y al mismo tiempo minimizar las emisiones de CO² a la atmósfera. Todos los años Caprabo se suma a la iniciativa de WWF/España de apagar las luces durante un periodo de tiempo.



Caprabo forma parte de SIGROB (Sistema Integrado de Gestión de Residuos Orgánicos Biosostenibles), un programa que tiene como objetivo mejorar el proceso integral de recogida, transporte y destino final de los restos orgánicos. La gestión de residuos orgánicos permite, a través de este programa, el aprovechamiento energético en forma de producción de biogás.

Con el objetivo de ayudar en el reciclaje de productos especiales, las tiendas de Caprabo disponen de puntos de recogida de pilas, bombillas y fluorescentes.

Fuente: COMPROMISO RSE (MADRID) 07/06/2013

Noticia publicada: 09/06/2013

Sección: CO2

CiU propone impuestos sobre los vehículos según sus emisiones de CO2

Se trata de una proposición no de ley que Barberà defenderá el miércoles en la Comisión de Medio Ambiente con el objetivo de que el Gobierno presente un proyecto de Ley, en el plazo de seis meses

El portavoz de Medio Ambiente de CiU en el Congreso, Martí Barberà, ha propuesto en una iniciativa en la Cámara Baja que se ponga en marcha una fiscalidad sobre los vehículos según el nivel de sus emisiones de CO2.

Se trata de una proposición no de ley que Barberà defenderá el miércoles en la Comisión de Medio Ambiente con el objetivo de que el Gobierno presente un proyecto de Ley, en el plazo de seis meses, de acuerdo con las comunidades autónomas y entes locales, para favorecer una fiscalidad sobre los vehículos que tenga en cuenta criterios ecológicos y de eficiencia energética para contribuir así en la lucha contra el cambio climático.

Así, propone vincular las cuotas del impuesto de vehículos de tracción mecánica a las emisiones de CO2. A su juicio, si se modifica el impuesto especial sobre determinados medios de transporte atendiendo al grado de contaminación se contribuirá a la mejora de la calidad del aire de las ciudades.

Es por todo ello por lo que pide al Gobierno que modifique la Ley de Haciendas Locales para reformar los impuestos de Vehículos de Tracción Mecánica con el fin de contribuir a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

En la argumentación de la iniciativa, recogida por Europa Press, los nacionalistas catalanes apuntan a que este tipo de medidas favorecerán la lucha contra el calentamiento climático, tal y como en su opinión evidencian los aumentos observados del promedio mundial de la temperatura del aire y del océano, el deshielo generalizado de nieves y hielos, y el aumento del promedio mundial del nivel del mar.

"Las consecuencias y efectos del aumento de temperatura pueden ser tan importantes que si no se adoptan medidas de mitigación, desbordarán probablemente, a largo plazo, la capacidad de adaptación de los sistemas naturales, gestionados y humanos", ha alertado.

Fuente: ECOTicias (MADRID)



Secretaría Confederal de
Salud Laboral y Medio Ambiente



ECONOTICIAS

Sección:

FRACKING

Noticia publicada: 6/06/2013

Sección: Residuos y Reciclaje

Si quiere autorización

Cantabria defenderá "con uñas y dientes" la prohibición del fracking y dice que Repsol tendrá que ir a los tribunales

Javier Fernández dice que el permiso en Luena "cumpliría" la Ley de Minas estatal, pero no la del Suelo de Cantabria

Cantabria defenderá "con uñas y dientes" la prohibición del fracking en la región, de modo que denegará a Repsol la autorización para llevar a cabo la técnica de la fractura hidráulica en terrenos de Luena y los Valles Pasiegos.

"Tendrá que ir a los tribunales, porque se lo vamos a prohibir", ha sentenciado este jueves el consejero de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Urbanismo, Javier Fernández, quien ha precisado, en una rueda de prensa y a preguntas de los periodistas, que el permiso solicitado por la petrolífera al Estado para llevar a cabo la técnica de la fractura hidráulica en esta zona de la región "cumpliría" la Ley de Minas del Estado, pero no la Ley del Suelo autonómica.

Así, ha diferenciado las competencias del Gobierno central en materia de minería de las del Ejecutivo autonómico en el campo del uso del suelo, por lo que ve "lógico" el planteamiento del Estado al pronunciarse sobre las diferentes técnicas mineras a emplear en el territorio nacional.

Sin embargo, ha precisado Fernández, la uso del suelo compete a la Comunidad Autónoma, de forma que el fracking no se va a autorizar "en ningún supuesto", en cumplimiento además de la ley que prohíbe esta práctica en la región.

Como ha admitido, es probable que este asunto provoque "discusiones" que tendrán que "resolverse en los tribunales", aunque no ha querido hacer planteamientos de "jurídico-ficción". "El Estado tiene su visión. Nosotros, la nuestra", ha apostillado, para indicar que la postura de Cantabria es "inequívoca" y asegurar también que el Gobierno va a ser "coherente" con la ley aprobada en el Parlamento.

También ha reconocido el consejero que si bien el fracking puede ser "muy útil" en otras zonas de España, es "inadecuado" con los usos del suelo previstos en la normativa regional.

Después de indicar que el Estado puede dar un permiso minero para realizar fracking o cualquier otra actividad, pues tiene las competencias en la materia, el consejero cántabro ha planteado la posibilidad de que una empresa solicite hacer perforaciones en suelos, por ejemplo, de Santillana del Mar, en las inmediaciones de las cuevas de Altamira, y se ha preguntado al respecto si "alguien piensa" que las mismas se podrían llevar a cabo.

Y es que, como ha indicado, un permiso minero no sólo tiene que cumplir la Ley de Minas, sino la "totalidad" de las normativas existentes. Así, en Cantabria se han concedido permisos mineros, pero no se han llevado a cabo por no ser compatibles con la normativa urbanística, como ocurrió con el de Arquetu, en el entorno de la Reserva Natural del Saja y el Nansa.

Sobre los pasos a seguir, ha indicado que tras solicitar el permiso al Estado, éste debe realizar el proyecto de evaluación ambiental, al que se pueden presentar alegaciones. A este respecto, el consejero ha señalado que el Gobierno presentó ayer las suyas.

Fuente: EUROPA PRESS (CANTABRIA)



Secretaría Confederal de
Salud Laboral y Medio Ambiente



ECONOTICIAS

Sección:

**MEDIO AMBIENTE
y
SALUD**

Noticia publicada: 04/06/2013

Sección: Medio Ambiente y Salud

'Es curioso que no haya demasiado interés en lo que están respirando nuestros hijos en la calle'

En cuanto a las partículas en suspensión, el Plan de Calidad del aire de 2007 y las directivas europeas sobre emisiones han producido en general buenos efectos

La calidad del aire depende de varios contaminantes, ¿cuáles son los principales?

Tenemos tres contaminantes críticos en calidad del aire: las partículas, los óxidos de nitrógeno y el ozono y cada uno tiene su historia. Dentro del área metropolitana los más importantes son los dos primeros.

Háblenos, pues, para empezar de cuál es la situación en relación a las partículas en el ámbito territorial metropolitano

En cuanto a las partículas en suspensión, el Plan de Calidad del aire de 2007 y las directivas europeas sobre emisiones han producido en general buenos efectos. Se han revisado industrias y focos de emisiones e incluso se han detenido algunos de estos focos. En los últimos tiempos los fabricantes de vehículos han hecho también un gran esfuerzo en el tema de las partículas, teniendo en cuenta las actuales normas de la Unión Europea para reducir las emisiones contaminantes de los vehículos ligeros. Todos los coches diésel -los que más contaminan - comprados a partir de 2009 deberán cumplir la cifra de 5 mg de partículas por km. Si pensamos que las primeras normativas en este campo eran de 180 mg por km, hemos hecho un avance importante. Los autobuses se han equipado también con tecnología de reducción de emisiones y con combustibles menos contaminantes.

¿El balance sería bastante positivo entonces en relación a este contaminante?

Las diferentes medidas han supuesto una disminución de la presencia de partículas en suspensión significativo, esto es cierto. Pero, atención, a pesar de esta disminución, llevamos un retraso de 5-10 años con respecto a las ciudades que se han puesto de verdad las pilas como, por ejemplo, Estocolmo, Helsinki, Londres y casi todas las ciudades alemanas.

Por tanto la reducción conseguida no ha sido suficiente.

Así es. El valor límite anual desde 2005 según la normativa es de 40 mcg por m³ y en Barcelona lo hemos superado del 2005 al 2009. Y concretamente por haberlo superado el 2005 y el 2006 nos han llevado al Tribunal de Luxemburgo, junto con otras ciudades. En estos momentos la Comisión Europea está evaluando los años 2007, 2008 y 2009. No tenemos noticia todavía de los resultados pero serán seguro negativos porque ya sabemos qué ha pasado. El 2010 fue el año más benigno porque llovió más y en 2011 y en 2012 volvieron a subir los niveles de partículas. Estos últimos tres años no hemos superado el umbral de los 40 mcg por m³, pero sí el valor límite diario de protección a la salud en algunas estaciones. De todos modos, lo que está en discusión en estos momentos a nivel internacional es si los umbrales establecidos son adecuados.

Y lo son?

Precisamente vengo de una reunión para evaluar las directivas de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y lo que ha comunicado oficialmente esta autoridad sanitaria internacional a la Comisión es que **hay que bajar los límites actuales hasta los 20 mcg por m³ porque incluso por debajo de estos valores hay un impacto para la salud humana**. Y las directrices de calidad del aire de la OMS son el objetivo final. Las de la Comisión Europea aunque sean las que tienen fuerza legal, son herramientas para llegar a las de la OMS. Probablemente en 2020 o en 2030 ambas acaben convergiendo pero de momento son diferentes. De todos modos, el Informe de calidad del aire en Europa 2012 de la Agencia Europea del Medio Ambiente tiene en cuenta las directrices de la OMS y no sólo las normas de la Comisión. Yo pienso que los umbrales actuales establecidos por la Comisión son demasiado indulgentes con el problema.

Por lo tanto nosotros tendremos que hacer un esfuerzo adicional cuando estos umbrales se revisen porque se harán más exigentes.

Sí porque ahora mismo tendríamos muy pocas posibilidades de cumplir si se endurecieran. En Barcelona debemos estar ahora en unos 30 mcg por m³ de media, Estocolmo y Londres por ejemplo están alrededor de 18-20.

¿Y cuál es la situación en óxidos de nitrógeno?

En óxidos de nitrógeno no tenemos ni siquiera mejoras destacables: estamos constantemente mal. El valor límite entró en vigencia en 2010 y la Comisión está evaluando los datos de 2010 y 2011, pero ya sabemos que no aprobamos el examen porque hemos superado el límite en la mayor parte de las estaciones de medida. Aparte de eso hay que subrayar que **la Comisión Europea ha cometido un error muy importante al hacer que las normas que establecen los límites de emisiones de los vehículos en óxidos de nitrógeno no sean tan restrictivas como las de las partículas.**

Además, para homologar las emisiones de un coche se hace con las condiciones del motor como si circulara por una autovía, cuando el régimen de conducción urbana es totalmente diferente, hasta el punto de que un coche moderno de ahora, en conducción urbana, puede contaminar tanto como un 1996, en óxidos de nitrógeno, mientras que en partículas esto no es así. Esta situación continuará hasta 2015, cuando las normas de emisión de óxidos de nitrógeno serán mucho más estrictas. Para reducir los niveles de exposición a la población necesitamos reducir la densidad de vehículos en la ciudad y limitar la circulación de los coches privados más contaminantes, y esto aquí no se ha hecho. En cambio, un total de 202 ciudades europeas sí se han atrevido a sacar adelante esta medida.

¿Y en cuanto al ozono troposférico, como estamos?

El ozono troposférico es un contaminante secundario: no sale directamente de los tubos de escape o de las chimeneas, se crea a través de reacciones fotoquímicas entre óxidos de nitrógeno y compuestos orgánicos volátiles estimulados por la radiación solar. Este contaminante, según un último informe de la OMS, no tiene umbral de protección. Pero además le pasa como a las partículas, es decir, que incluso si se ponen umbrales muy bajos, afecta a la salud. **El día que se genera mucho de ozono en Barcelona y, según como sopla el viento, este contaminante sube por el corredor del Besòs y llega hasta el Montseny y desde allí entra en Osona donde acaban respirando concentraciones elevadas.**

Hablaríamos pues de contaminación fuera de los grandes núcleos urbanos.

El caso del ozono es muy interesante porque, más allá de la perspectiva científica, revela un fenómeno de tipo social. Por un lado, como es un problema del sur de Europa no tiene la presión política a la Comisión que tienen otros contaminantes. Por otra parte, ¿cómo afecta a las zonas rurales con poca población, y por tanto con poco voto, la administración les hace menos caso. A nivel europeo el ozono afecta a una gran parte del territorio, en cambio en partículas y óxidos de nitrógeno la parte de territorio afectada es pequeña, si bien vive más población. Siempre hay reportajes sobre la calidad del aire urbano, pero sobre el ozono y sus efectos en las zonas rurales no. Y lo que no se muestra, no existe, no genera conciencia ciudadana y se hace invisible de cara a las decisiones políticas.

¿En qué otras áreas del país hay problemas fuera de Barcelona ciudad?

En las áreas industriales como el Baix Llobregat hay una presencia destacada de partículas y óxidos de nitrógeno y también en el campo de Tarragona y Lleida. En esta área, sin embargo, la situación en partículas y óxidos de nitrógeno no es tan importante como Barcelona. En Tarragona el problema viene de contaminantes que no siempre están legislados como algunos Compuestos Orgánicos Volátiles que no tienen valor límite establecido, pero que pueden tener efectos sobre la salud.

¿Por qué no hay una demanda social fuerte en relación a la calidad del aire como la que existe en otras cuestiones?

El anterior alcalde de Londres, **Ken Livingstone**, impulsó el peaje urbano y la zona de bajas emisiones y otras iniciativas en esta dirección, no porque fuera más listo que los demás, sino simplemente porque la ciudadanía se lo pedía. Pero aquí en nuestro país no hay conciencia: cuando se hacen los carriles rápidos para la nueva red de bus enseguida salen críticas en contra, aunque sea una mejora notable del transporte público y de la calidad del aire. Y a la vez también se está en contra de la restricción del vehículo privado. No se puede estar en contra de todo. Esto ocurre porque es posible que no se haya explicado bien, pero también porque llevamos unos años de retraso en conciencia colectiva.

¿Tendría algo que ver el hecho de que la calidad del aire es un tema más complejo, más impermeable al conocimiento de la ciudadanía en general, al menos en cuanto a sus detalles?

No lo creo. Es igual de complejo que entender que un determinado animal se queda sin hielo en el Ártico y pierde su hábitat debido a las emisiones de gases de efecto invernadero, ni más ni menos, y parece que esto último la gente lo entiende e incluso

está dispuesta a modificar su comportamiento. En cambio es curioso observar como no hay tanto interés por lo que están respirando nuestros hijos cuando van por la calle. **Mucha gente se preocupa mucho por los alimentos o por el agua pero en estas cuestiones hay un margen muy grande para elegir, mientras que no puedes escoger el aire que respiras.** En el centro y el norte de Europa, y también en Francia e incluso en Italia, la calidad del aire está más integrada en la cultura cívica. En Suecia un gran directivo de una empresa va a trabajar en bicicleta pero en Turquía nadie tiene un coche más grande que un directivo. En este aspecto nosotros estamos más cerca de Estambul que de Estocolmo.

Anteriormente ha apuntado la posibilidad de que algunas cosas no se expliquen bien. ¿La cuestión de la limitación de la velocidad y de la velocidad variable se habría podido comunicar mejor?

Probablemente sí, pero también algunos estamentos actuaron muy agresivamente. Entre la comunidad de calidad de aire europea el caso de los 80 km de Barcelona se pone como ejemplo de cómo se puede actuar en contra de una medida positiva por razones no técnicas. No era la medida más importante pero diferentes intereses centraron la discusión en esta cuestión. Por lo tanto no era solamente culpa de los que no lo contaron bien.

¿El transporte público, es la clave de las soluciones?

Es una parte muy importante. Sobre todo porque al utilizar el transporte público reducimos el uso del transporte privado urbano y por tanto las emisiones. Además debe ser un transporte público limpio. De las medidas aplicadas en Barcelona hasta ahora las más relevantes han sido la reducción de las emisiones de transporte público. Por ejemplo de 1.000 autobuses hay 450 de gas natural, 450 más con filtros de partículas, y unos cuantos híbridos. Tenemos por tanto una de las flotas más limpias de Europa, pero ahora falta intervenir sobre el transporte privado.

¿Hay que aplicar algún tipo de peaje urbano para este transporte?

Yo no soy partidario. El peaje urbano es discriminatorio socialmente porque puedes entrar con el vehículo más contaminante que exista, sólo porque puedes pagar. No es una fórmula óptima.

¿Entonces por donde pasa la intervención?

Lo que propone el plan estatal de calidad del aire es crear zonas de bajas emisiones restringiendo la entrada a varios vehículos muy contaminantes en el centro con medidas como aparcamientos disuasorios en las entradas de las ciudades, lo que se

está haciendo en toda Europa. El Plan Aire. *Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera* (aprobado el 12 de abril del 2013) propone cinco categorías para etiquetar los vehículos en función de sus emisiones contaminantes. Y según la categoría del vehículo, podrá acceder o no a las Zonas de Baja Emisión (ZBE) de una ciudad.

¿Y los municipios podrán actuar?

Absolutamente. El ministerio da la herramienta y el municipio tiene en sus manos decidir cómo quiere organizar estas zonas. Las ZBE las deberían crear en las ciudades por parte de los ayuntamientos. Aunque tengamos los distintivos en los vehículos, los ayuntamientos deben crear las zonas, como se ha hecho en 202 ciudades de Europa, si no la medida no tiene ningún sentido. **En Barcelona tenemos 5.900 turismos registrados por km², nos siguen Turín, Nápoles y Milán, con unos 4.000, pero la media de las capitales europeas está alrededor de los 1.300.** Además, el 50% de los coches que se mueven por Barcelona vienen de fuera. Aquí está claro que hay que tomar lo que llamamos medidas no tecnológicas. Son decisiones políticas que cada ciudad o municipio debe tomar en función de su realidad. El municipio puede hacer más cosas: puede modificar el Impuesto de circulación, que ahora se centra en la cilindrada, e incorporar el criterio de los contaminantes como propone el Plan estatal. También se podría plantear liberar del Impuesto de circulación o bajar los precios del aparcamiento en el espacio público a los vehículos híbridos y los eléctricos. En Estocolmo, Berlín, Londres y otras grandes ciudades europeas los planes para mejorar la calidad del aire los han hecho los ayuntamientos. En Barcelona este plan debe incluir la escala metropolitana, ya que la aglomeración urbana no respeta fronteras municipales, ni tampoco la contaminación del aire.

Fuente: SOSTENIBLE.CAT (MADRID)



Secretaría Confederal de
Salud Laboral y Medio Ambiente



ECONOTICIAS

Sección:

**RESIDUOS
RECICLAJE**

Noticia publicada: 01/06/2013

Sección: Residuos - Reciclaje

España, quinto país europeo en generación de residuos de neumáticos usados

España es el quinto país europeo en generación de residuos de neumáticos, tras Alemania, Reino Unido, Italia y Francia, según el director general de Signus-Ecovalor, Jesús María Núñez Ímaz, compañía que en 2012 gestionó 157.552 toneladas de este material.

De esta cifra, un 56% se utilizó para reciclar los neumáticos o darles otro valor material (suelo de parques infantiles, césped de campos de fútbol o asfaltos) y un 32% para generar energía, que básicamente es utilizada por las cementeras.

En una entrevista con Efeverde, Núñez Ímaz señaló que en un año normal se ponen en circulación en España entre 200.000 y 300.000 toneladas de neumáticos usados, es decir 20 millones de neumáticos para turismo.

El neumático es un producto tecnológicamente muy complejo, del que se extrae, en su reciclaje, acero, caucho y fibra textil.

Además está fabricado para resistir, por lo que al destruirlo se consume mucha energía, lo que lleva a plantearse qué es lo más adecuado medioambientalmente: "si sacar los materiales para reciclarlos o utilizarlos con fines energéticos".

Núñez ha apuntado que la crisis ha provocado una disminución en la recogida y gestión de los neumáticos en los últimos años, así como un incremento notable en el consumo de neumáticos usados, con el consiguiente detrimento para la seguridad vial.

En el caso de Signus, la facturación en 2012 fue de 30 millones de euros, una facturación directamente proporcional a la venta de neumáticos nuevos.

Pero en 2007, "que fue récord de ventas de todo en España", ascendió a 54 millones de euros, ha señalado el directivo de esta sociedad.

En ese año, España fabricó 50 millones de toneladas de asfalto, la misma cifra que Alemania empleó en 2012, país que, según la fuente, tiene una red de carreteras que es el doble en kilómetros de la española.

Luego, la caída en el período 2007-2012 ha sido de un 60% en España, ha advertido Núñez Ímaz, quien ha defendido la construcción de carreteras con asfalto procedente de mezclar betún con el polvo del neumático.

Así, ha argumentado que aunque pueda resultar en principio más caro, a la larga es más rentable y duradero porque genera menos ruido, es más flexible y resistente a las grietas y rodaduras.

Con todos estos datos en la mano, Núñez Ímaz ha considerado que uno de los retos fundamentales que afronta Signus es aumentar el polvo de neumáticos para los asfaltos; en vez de las actuales 1.500 toneladas llegar a las 20.000.

También ha indicado dos retos más: lograr que se garantice el principio de universalidad en la recogida de residuos y la lucha contra el fraude, ya que, ha remachado, son muchos los fabricantes que no pagan la tasa para el reciclaje que marca la norma, "porque la inspección no funciona".

Sin ir más lejos, el año pasado había una diferencia de un 22% entre lo declarado por los fabricantes y lo recogido; así por ejemplo, mientras en España declaran sólo 600 empresas, en Portugal lo hacen 1.500.

Los cuatro sistemas integrados de gestión más importantes que se dedican al reciclaje de neumáticos (Signus); vidrio, (Ecovidrio); envases (Ecoembes) y aceite (Sigaus), mueven 600 millones de euros al año, y todas ellas dan empleo a unas 13.000 personas.EFECOM

Fuente: AGENCIA EFE (MADRID)